

# La Settimana all'estero.

Il negoziato franco-tedesco per la questione marocchina occupa ancora il primo posto nella politica internazionale.

Le trattative non hanno fatto, durante la settimana, i progressi che faceva sperare il comitato ufficiale che venne pubblicato otto giorni fa, per quanto nessuno dubbi del buon esito definitivo, data la ferma volontà dei due Governi di ottenere l'accordo, si potrebbe quasi dire che il fatto in passato indotto, giacché la base del negoziato che dicevasi trovata secondo le ultime notizie sarebbe ancora oggetto delle conferenze di Kiderlin, Wachtler e Cambon.

La stampa parigina si mostra ancora nervosa, mentre la stampa tedesca mantiene il consueto riserbo.

L'ambasciatore di Berlino Kiderlin. Wachtler si sono recati venerdì a Kassel per assistere al pranzo in onore del generale dell'Impero Francesco Giuseppe ed in tale occasione, hanno avuto un colloquio col Re e con la Regina. Si crede però che questa conversazione affretti il negoziato, perché il programma delle richieste tedesche non attenda a subire sensibili modificazioni.

Occorre quindi attendere pazientemente e con calma, intanto che sia esclusa, da amendue le parti, l'ipotesi di un compromesso.

La politica interna francese registra durante la settimana, un importante discorso di Emilio Combes a Fougères nel quale l'ex-Presidente del Consiglio, che prima di essere diventato ministro, fu ministro degli Esteri, si è dichiarato, ancora una volta, decisamente contrario ad una riforma elettorale a base del sistema proporzionale e contrario a quella che si chiama riforma nazionale, essendo convinto che si debba a decidere, volta per volta, l'applicabilità dell'arbitrato. E allora?

La stampa, nella sua maggioranza, commenta questo discorso, credendo che esso valga ad impedire l'approvazione della riforma elettorale.

Il tribunale di Douai ha condannato parecchi signorili, colpevoli della commessa nella Champagne per la delimitazione delle zone vinicole.

La Germania ha aderito alle proposte degli Stati Uniti d'America di negoziare un trattato di arbitrato a somiglianza di quelli conclusi con la Francia e la Gran Bretagna. L'opinione pubblica tedesca, nota che non potrà da questi trattati venire alcun pericolo di guerra nazionale, essendo previsto che si debba a decidere, volta per volta, l'applicabilità dell'arbitrato. E allora?

L'Imperatore Francesco Giuseppe ha festeggiato venerdì l'81° anniversario del suo regno, con un gran numero di festeggiamenti, tra i quali un gran numero di spettacoli di piazza.

E' stata l'intenzione del barone Gaudy di provvedere ad un gran numero di spettacoli di piazza, in occasione della convocazione della Camera, a meno che secondi di massima con i grandi partiti militari, essendo la situazione.

Le dimissioni del Ministro della guerra, generale Schoenbach, si annunciano imminenti.

Alla Camera ungherese nessun mutamento della situazione. L'estremismo tecnico e la resistenza passiva della maggioranza continuano. Il conte Kheven, che si è recato a passare la estate a Tatra-Lomha è deciso a non mutare l'attitudine del Governo.

La famiglia imperiale russa si recerà verso la fine dell'estate a Tredersborg in Danimarca.

Si annuncia l'uscita della firma dell'accordo franco-tedesco per la Persia basati sui negoziati che ebbero principio a Potsdam nel novembre scorso.

Si annunciano le dimissioni del Ministro degli Esteri Sazonoff.

La Gran Bretagna è colpita da uno sciopero di tale portata, quale non si è visto da molto tempo. Prima si sono scioperati i ferrovieri, i quali, però, erano contenti di alcune concessioni che non parvero di più sufficienti, quando lo sciopero si estese a tutti gli operai dei trasporti e delle comunicazioni.

Da venerdì è completo lo sciopero delle ferrovie, al si prevede quando potrà terminare, data la gravità delle difficoltà che si sono create nei padroni e le organizzazioni operaie.

Politicamente lo sciopero segna il fallimento della influenza della Trade Union che finora avevano diretto la Francia, tra l'altro, caso di Russia, si vedono travolti dalla corrente rivoluzionaria e collettivista, alla quale avevano cercato di opporsi.

Indole esso segna altresì un mutamento nell'impiego della forza armata, in quanto gli scioperanti a Liverpool ed in altri punti furono ridotti alla quiete dalla truppa con mezzi molto più energici del consueto.

Ciò è stato esplicitamente detto alla Camera dei Comuni da Winston Churchill e da Buxton che sostengono decisamente dovevano essere prima tutto l'ordine pubblico anche contro la tesi della libertà assoluta dell'individuo.

La Costituzione portoghese ha terminato la discussione dello statuto fondamentale senza troppe controversie.

Dopo la votazione definitiva della Costituzione si procederà subito all'elezione del presidente della Repubblica. L'elezione è circondata tra il Presidente della Camera Braamcamp, il quale sembra deciso a ritirare la propria candidatura ed il Ministro Ruy de Azevedo.

Non si prevedono disordini in occasione dell'elezione da parte dei monarchici.

La Gran Bretagna sostiene nell'incidente di An Galas di fronte alla Francia che l'occupazione delle truppe turche farebbe realmente parte di antiche zone di influenza turca.

E' stato concluso un prestito per 600.000 lire turche destinato al miglioramento dei servizi postali.

Il matrimonio della Principessa Elena di Serbia col Granduca Giovanni di Russia, che legherà più intimamente tra di loro il caso di Russia e di Serbia, sarà celebrato a Pietroburgo in principio del settembre.

A Bruxelles ha avuto luogo una gradinata manifestazione dei liberali e socialisti per commemorare la morte di un operaio belga.

di un favore del suffragio universale. Presso parte 300.000 persone senza incidenti spaventati.

Il Presidente Taft ha dato nella settimana due volte del suo diritto di veto.

La prima volta contro l'attribuzione del carattere di Stato al territorio di Arizona, perché in quel territorio è ammessa la distruzione dei giudici per referendum popolare.

Inoltre ha posto il veto alle modificazioni introdotte dal Senato ai trattati di arbitro.

Le Seici Mohamed Ali si avvicina a Teheran nonostante alcune parziali sospensioni del suo seggio, però da venerdì scorso verso — non ancora confermata — che egli sia stato assassinato, ciò che metterebbe la situazione.

La notizia appare però improbabile.

**Le conclusioni dell'inchiesta**

Le conclusioni (Vedi Armi e Armati) della inchiesta condotta dal contrammiraglio di Flotta per stabilire i fatti e la responsabilità relative all'incendio dell'incrociatore *San Giorgio* ci sembrano molto sobrie, molto chiare e quindi persuasive.

Pur ammettendo — ciò che è stato ammesso — lo spostamento della boa, che non si sa se sia avvenuto durante il periodo in cui tale servizio era ancora affidato al Ministero della Marina, o dopo il passaggio del servizio stesso a quello della Marina, il fatto ad ogni modo doveva essere noto alle Autorità competenti. E mentre questa verità è giusta, come questo fatto non esclude la piena responsabilità del comandante Albenga e quella relativa degli altri due ufficiali, che costituiva la base del giudizio emesso dal tribunale competente.

Questa constatazione di fatto è il punto di partenza, che costituisce la base del giudizio emesso dal tribunale competente.

L'opinione pubblica non può quindi che essere soddisfatta delle conclusioni, che è venuta la Commissione e dei provvedimenti immediati che il Ministro ha creduto di prendere, valendosi dei suoi poteri discrezionali.

Intanto è dovere di smentire la fiaba del telegramma attribuito a S. A. R. il Duca di Genova e rilevare che se il comandante Albenga non venne sbarcato immediatamente fu perché a norma dei regolamenti di bordo non si poteva farlo e perché era necessaria l'opera di tutti al salvataggio della nave.

Al punto, in cui sono giunte le cose, si rende quindi più che opportuno l'uso di un metodo qui accenniamo ieri rispetto alla stampa, quello di cessare le polemiche retoriche, lasciando che la giustizia faccia il suo corso. E mentre questa verità è giusta, come questo fatto non esclude la piena responsabilità del comandante Albenga e quella relativa degli altri due ufficiali, che costituiva la base del giudizio emesso dal tribunale competente.

Questa constatazione di fatto è il punto di partenza, che costituisce la base del giudizio emesso dal tribunale competente.

L'opinione pubblica non può quindi che essere soddisfatta delle conclusioni, che è venuta la Commissione e dei provvedimenti immediati che il Ministro ha creduto di prendere, valendosi dei suoi poteri discrezionali.

Intanto è dovere di smentire la fiaba del telegramma attribuito a S. A. R. il Duca di Genova e rilevare che se il comandante Albenga non venne sbarcato immediatamente fu perché a norma dei regolamenti di bordo non si poteva farlo e perché era necessaria l'opera di tutti al salvataggio della nave.

Al punto, in cui sono giunte le cose, si rende quindi più che opportuno l'uso di un metodo qui accenniamo ieri rispetto alla stampa, quello di cessare le polemiche retoriche, lasciando che la giustizia faccia il suo corso. E mentre questa verità è giusta, come questo fatto non esclude la piena responsabilità del comandante Albenga e quella relativa degli altri due ufficiali, che costituiva la base del giudizio emesso dal tribunale competente.

Questa constatazione di fatto è il punto di partenza, che costituisce la base del giudizio emesso dal tribunale competente.

L'opinione pubblica non può quindi che essere soddisfatta delle conclusioni, che è venuta la Commissione e dei provvedimenti immediati che il Ministro ha creduto di prendere, valendosi dei suoi poteri discrezionali.

Intanto è dovere di smentire la fiaba del telegramma attribuito a S. A. R. il Duca di Genova e rilevare che se il comandante Albenga non venne sbarcato immediatamente fu perché a norma dei regolamenti di bordo non si poteva farlo e perché era necessaria l'opera di tutti al salvataggio della nave.

Al punto, in cui sono giunte le cose, si rende quindi più che opportuno l'uso di un metodo qui accenniamo ieri rispetto alla stampa, quello di cessare le polemiche retoriche, lasciando che la giustizia faccia il suo corso. E mentre questa verità è giusta, come questo fatto non esclude la piena responsabilità del comandante Albenga e quella relativa degli altri due ufficiali, che costituiva la base del giudizio emesso dal tribunale competente.

Questa constatazione di fatto è il punto di partenza, che costituisce la base del giudizio emesso dal tribunale competente.

L'opinione pubblica non può quindi che essere soddisfatta delle conclusioni, che è venuta la Commissione e dei provvedimenti immediati che il Ministro ha creduto di prendere, valendosi dei suoi poteri discrezionali.

Intanto è dovere di smentire la fiaba del telegramma attribuito a S. A. R. il Duca di Genova e rilevare che se il comandante Albenga non venne sbarcato immediatamente fu perché a norma dei regolamenti di bordo non si poteva farlo e perché era necessaria l'opera di tutti al salvataggio della nave.

Al punto, in cui sono giunte le cose, si rende quindi più che opportuno l'uso di un metodo qui accenniamo ieri rispetto alla stampa, quello di cessare le polemiche retoriche, lasciando che la giustizia faccia il suo corso. E mentre questa verità è giusta, come questo fatto non esclude la piena responsabilità del comandante Albenga e quella relativa degli altri due ufficiali, che costituiva la base del giudizio emesso dal tribunale competente.

Questa constatazione di fatto è il punto di partenza, che costituisce la base del giudizio emesso dal tribunale competente.

L'opinione pubblica non può quindi che essere soddisfatta delle conclusioni, che è venuta la Commissione e dei provvedimenti immediati che il Ministro ha creduto di prendere, valendosi dei suoi poteri discrezionali.

Intanto è dovere di smentire la fiaba del telegramma attribuito a S. A. R. il Duca di Genova e rilevare che se il comandante Albenga non venne sbarcato immediatamente fu perché a norma dei regolamenti di bordo non si poteva farlo e perché era necessaria l'opera di tutti al salvataggio della nave.

Al punto, in cui sono giunte le cose, si rende quindi più che opportuno l'uso di un metodo qui accenniamo ieri rispetto alla stampa, quello di cessare le polemiche retoriche, lasciando che la giustizia faccia il suo corso. E mentre questa verità è giusta, come questo fatto non esclude la piena responsabilità del comandante Albenga e quella relativa degli altri due ufficiali, che costituiva la base del giudizio emesso dal tribunale competente.

Questa constatazione di fatto è il punto di partenza, che costituisce la base del giudizio emesso dal tribunale competente.

L'opinione pubblica non può quindi che essere soddisfatta delle conclusioni, che è venuta la Commissione e dei provvedimenti immediati che il Ministro ha creduto di prendere, valendosi dei suoi poteri discrezionali.

Intanto è dovere di smentire la fiaba del telegramma attribuito a S. A. R. il Duca di Genova e rilevare che se il comandante Albenga non venne sbarcato immediatamente fu perché a norma dei regolamenti di bordo non si poteva farlo e perché era necessaria l'opera di tutti al salvataggio della nave.

Al punto, in cui sono giunte le cose, si rende quindi più che opportuno l'uso di un metodo qui accenniamo ieri rispetto alla stampa, quello di cessare le polemiche retoriche, lasciando che la giustizia faccia il suo corso. E mentre questa verità è giusta, come questo fatto non esclude la piena responsabilità del comandante Albenga e quella relativa degli altri due ufficiali, che costituiva la base del giudizio emesso dal tribunale competente.

Questa constatazione di fatto è il punto di partenza, che costituisce la base del giudizio emesso dal tribunale competente.

L'opinione pubblica non può quindi che essere soddisfatta delle conclusioni, che è venuta la Commissione e dei provvedimenti immediati che il Ministro ha creduto di prendere, valendosi dei suoi poteri discrezionali.

Intanto è dovere di smentire la fiaba del telegramma attribuito a S. A. R. il Duca di Genova e rilevare che se il comandante Albenga non venne sbarcato immediatamente fu perché a norma dei regolamenti di bordo non si poteva farlo e perché era necessaria l'opera di tutti al salvataggio della nave.

Al punto, in cui sono giunte le cose, si rende quindi più che opportuno l'uso di un metodo qui accenniamo ieri rispetto alla stampa, quello di cessare le polemiche retoriche, lasciando che la giustizia faccia il suo corso. E mentre questa verità è giusta, come questo fatto non esclude la piena responsabilità del comandante Albenga e quella relativa degli altri due ufficiali, che costituiva la base del giudizio emesso dal tribunale competente.

Questa constatazione di fatto è il punto di partenza, che costituisce la base del giudizio emesso dal tribunale competente.

L'opinione pubblica non può quindi che essere soddisfatta delle conclusioni, che è venuta la Commissione e dei provvedimenti immediati che il Ministro ha creduto di prendere, valendosi dei suoi poteri discrezionali.

Intanto è dovere di smentire la fiaba del telegramma attribuito a S. A. R. il Duca di Genova e rilevare che se il comandante Albenga non venne sbarcato immediatamente fu perché a norma dei regolamenti di bordo non si poteva farlo e perché era necessaria l'opera di tutti al salvataggio della nave.

Al punto, in cui sono giunte le cose, si rende quindi più che opportuno l'uso di un metodo qui accenniamo ieri rispetto alla stampa, quello di cessare le polemiche retoriche, lasciando che la giustizia faccia il suo corso. E mentre questa verità è giusta, come questo fatto non esclude la piena responsabilità del comandante Albenga e quella relativa degli altri due ufficiali, che costituiva la base del giudizio emesso dal tribunale competente.

Questa constatazione di fatto è il punto di partenza, che costituisce la base del giudizio emesso dal tribunale competente.

L'opinione pubblica non può quindi che essere soddisfatta delle conclusioni, che è venuta la Commissione e dei provvedimenti immediati che il Ministro ha creduto di prendere, valendosi dei suoi poteri discrezionali.

Intanto è dovere di smentire la fiaba del telegramma attribuito a S. A. R. il Duca di Genova e rilevare che se il comandante Albenga non venne sbarcato immediatamente fu perché a norma dei regolamenti di bordo non si poteva farlo e perché era necessaria l'opera di tutti al salvataggio della nave.

Al punto, in cui sono giunte le cose, si rende quindi più che opportuno l'uso di un metodo qui accenniamo ieri rispetto alla stampa, quello di cessare le polemiche retoriche, lasciando che la giustizia faccia il suo corso. E mentre questa verità è giusta, come questo fatto non esclude la piena responsabilità del comandante Albenga e quella relativa degli altri due ufficiali, che costituiva la base del giudizio emesso dal tribunale competente.

Questa constatazione di fatto è il punto di partenza, che costituisce la base del giudizio emesso dal tribunale competente.

## Documenti diplomatici

L'accordo fra Russia e Germania circa la Persia

(S) PETERBURGO, 19. L'ambasciatore di Germania a Pietroburgo ed il supplente del Ministro degli Esteri russo Neratov hanno oggi firmato l' seguente accordo relativo alla Persia.

Partendo dal principio che il commercio di tutte le nazioni gode in Persia di diritti uguali, considerando che la Russia possiede in tale paese interessi particolari, mentre la Germania non virmira che a fini commerciali, i Governi tedesco e russo si sono posti d'accordo sui seguenti punti:

Articolo 1°: Il Governo imperiale tedesco dichiara che non ha intenzione di sollecitare per sé la costruzione di ferrovie o la concessione di servizi di navigazione e di telegrafo, oppure di appoggiare domande in tal senso di sudditi tedeschi od esteri, al nord della linea che va da Kahr a Chertan passando per Isfahan, Jend e Kaka e raggiungere la frontiera afgana al grado di latitudine di Gashli.

Articolo 2°: Il Governo russo, che ha intenzione di ottenere dal Governo persiano una concessione per la creazione di una rete ferroviaria nella Persia settentrionale, si impegna a parte sua l'altro, a non dare la concessione per la costruzione di una ferrovia che parta da Teheran e giunga a Kahr, per collegare la rete ferroviaria alla frontiera turco-persiana ed alla linea Sadidk-Kahr, non appena tale dichiarazione della ferrovia di Hadgah sarà terminata, posizione situata sulla costa marocchina di costruzione della linea indicata debbono cominciare al più tardi due anni dopo terminato il tronco Sadidk-Kahr e non essere finiti nello spazio di quattro anni.

Articolo 3°: Il Governo imperiale tedesco si impegna a non sollecitare per sé la costruzione di ferrovie o la concessione di servizi di navigazione e di telegrafo, oppure di appoggiare domande in tal senso di sudditi tedeschi od esteri, al nord della linea che va da Kahr a Chertan passando per Isfahan, Jend e Kaka e raggiungere la frontiera afgana al grado di latitudine di Gashli.

Articolo 4°: Il Governo russo, che ha intenzione di ottenere dal Governo persiano una concessione per la creazione di una rete ferroviaria nella Persia settentrionale, si impegna a parte sua l'altro, a non dare la concessione per la costruzione di una ferrovia che parta da Teheran e giunga a Kahr, per collegare la rete ferroviaria alla frontiera turco-persiana ed alla linea Sadidk-Kahr, non appena tale dichiarazione della ferrovia di Hadgah sarà terminata, posizione situata sulla costa marocchina di costruzione della linea indicata debbono cominciare al più tardi due anni dopo terminato il tronco Sadidk-Kahr e non essere finiti nello spazio di quattro anni.

Articolo 5°: Il Governo russo, che ha intenzione di ottenere dal Governo persiano una concessione per la creazione di una rete ferroviaria nella Persia settentrionale, si impegna a parte sua l'altro, a non dare la concessione per la costruzione di una ferrovia che parta da Teheran e giunga a Kahr, per collegare la rete ferroviaria alla frontiera turco-persiana ed alla linea Sadidk-Kahr, non appena tale dichiarazione della ferrovia di Hadgah sarà terminata, posizione situata sulla costa marocchina di costruzione della linea indicata debbono cominciare al più tardi due anni dopo terminato il tronco Sadidk-Kahr e non essere finiti nello spazio di quattro anni.

Articolo 6°: Il Governo russo, che ha intenzione di ottenere dal Governo persiano una concessione per la creazione di una rete ferroviaria nella Persia settentrionale, si impegna a parte sua l'altro, a non dare la concessione per la costruzione di una ferrovia che parta da Teheran e giunga a Kahr, per collegare la rete ferroviaria alla frontiera turco-persiana ed alla linea Sadidk-Kahr, non appena tale dichiarazione della ferrovia di Hadgah sarà terminata, posizione situata sulla costa marocchina di costruzione della linea indicata debbono cominciare al più tardi due anni dopo terminato il tronco Sadidk-Kahr e non essere finiti nello spazio di quattro anni.

Articolo 7°: Il Governo russo, che ha intenzione di ottenere dal Governo persiano una concessione per la creazione di una rete ferroviaria nella Persia settentrionale, si impegna a parte sua l'altro, a non dare la concessione per la costruzione di una ferrovia che parta da Teheran e giunga a Kahr, per collegare la rete ferroviaria alla frontiera turco-persiana ed alla linea Sadidk-Kahr, non appena tale dichiarazione della ferrovia di Hadgah sarà terminata, posizione situata sulla costa marocchina di costruzione della linea indicata debbono cominciare al più tardi due anni dopo terminato il tronco Sadidk-Kahr e non essere finiti nello spazio di quattro anni.

Articolo 8°: Il Governo russo, che ha intenzione di ottenere dal Governo persiano una concessione per la creazione di una rete ferroviaria nella Persia settentrionale, si impegna a parte sua l'altro, a non dare la concessione per la costruzione di una ferrovia che parta da Teheran e giunga a Kahr, per collegare la rete ferroviaria alla frontiera turco-persiana ed alla linea Sadidk-Kahr, non appena tale dichiarazione della ferrovia di Hadgah sarà terminata, posizione situata sulla costa marocchina di costruzione della linea indicata debbono cominciare al più tardi due anni dopo terminato il tronco Sadidk-Kahr e non essere finiti nello spazio di quattro anni.

Articolo 9°: Il Governo russo, che ha intenzione di ottenere dal Governo persiano una concessione per la creazione di una rete ferroviaria nella Persia settentrionale, si impegna a parte sua l'altro, a non dare la concessione per la costruzione di una ferrovia che parta da Teheran e giunga a Kahr, per collegare la rete ferroviaria alla frontiera turco-persiana ed alla linea Sadidk-Kahr, non appena tale dichiarazione della ferrovia di Hadgah sarà terminata, posizione situata sulla costa marocchina di costruzione della linea indicata debbono cominciare al più tardi due anni dopo terminato il tronco Sadidk-Kahr e non essere finiti nello spazio di quattro anni.

Articolo 10°: Il Governo russo, che ha intenzione di ottenere dal Governo persiano una concessione per la creazione di una rete ferroviaria nella Persia settentrionale, si impegna a parte sua l'altro, a non dare la concessione per la costruzione di una ferrovia che parta da Teheran e giunga a Kahr, per collegare la rete ferroviaria alla frontiera turco-persiana ed alla linea Sadidk-Kahr, non appena tale dichiarazione della ferrovia di Hadgah sarà terminata, posizione situata sulla costa marocchina di costruzione della linea indicata debbono cominciare al più tardi due anni dopo terminato il tronco Sadidk-Kahr e non essere finiti nello spazio di quattro anni.

Articolo 11°: Il Governo russo, che ha intenzione di ottenere dal Governo persiano una concessione per la creazione di una rete ferroviaria nella Persia settentrionale, si impegna a parte sua l'altro, a non dare la concessione per la costruzione di una ferrovia che parta da Teheran e giunga a Kahr, per collegare la rete ferroviaria alla frontiera turco-persiana ed alla linea Sadidk-Kahr, non appena tale dichiarazione della ferrovia di Hadgah sarà terminata, posizione situata sulla costa marocchina di costruzione della linea indicata debbono cominciare al più tardi due anni dopo terminato il tronco Sadidk-Kahr e non essere finiti nello spazio di quattro anni.

Articolo 12°: Il Governo russo, che ha intenzione di ottenere dal Governo persiano una concessione per la creazione di una rete ferroviaria nella Persia settentrionale, si impegna a parte sua l'altro, a non dare la concessione per la costruzione di una ferrovia che parta da Teheran e giunga a Kahr, per collegare la rete ferroviaria alla frontiera turco-persiana ed alla linea Sadidk-Kahr, non appena tale dichiarazione della ferrovia di Hadgah sarà terminata, posizione situata sulla costa marocchina di costruzione della linea indicata debbono cominciare al più tardi due anni dopo terminato il tronco Sadidk-Kahr e non essere finiti nello spazio di quattro anni.

Articolo 13°: Il Governo russo, che ha intenzione di ottenere dal Governo persiano una concessione per la creazione di una rete ferroviaria nella Persia settentrionale, si impegna a parte sua l'altro, a non dare la concessione per la costruzione di una ferrovia che parta da Teheran e giunga a Kahr, per collegare la rete ferroviaria alla frontiera turco-persiana ed alla linea Sadidk-Kahr, non appena tale dichiarazione della ferrovia di Hadgah sarà terminata, posizione situata sulla costa marocchina di costruzione della linea indicata debbono cominciare al più tardi due anni dopo terminato il tronco Sadidk-Kahr e non essere finiti nello spazio di quattro anni.

Articolo 14°: Il Governo russo, che ha intenzione di ottenere dal Governo persiano una concessione per la creazione di una rete ferroviaria nella Persia settentrionale, si impegna a parte sua l'altro, a non dare la concessione per la costruzione di una ferrovia che parta da Teheran e giunga a Kahr, per collegare la rete ferroviaria alla frontiera turco-persiana ed alla linea Sadidk-Kahr, non appena tale dichiarazione della ferrovia di Hadgah sarà terminata, posizione situata sulla costa marocchina di costruzione della linea indicata debbono cominciare al più tardi due anni dopo terminato il tronco Sadidk-Kahr e non essere finiti nello spazio di quattro anni.

Articolo 15°: Il Governo russo, che ha intenzione di ottenere dal Governo persiano una concessione per la creazione di una rete ferroviaria nella Persia settentrionale, si impegna a parte sua l'altro, a non dare la concessione per la costruzione di una ferrovia che parta da Teheran e giunga a Kahr, per collegare la rete ferroviaria alla frontiera turco-persiana ed alla linea Sadidk-Kahr, non appena tale dichiarazione della ferrovia di Hadgah sarà terminata, posizione situata sulla costa marocchina di costruzione della linea indicata debbono cominciare al più tardi due anni dopo terminato il tronco Sadidk-Kahr e non essere finiti nello spazio di quattro anni.

Articolo 16°: Il Governo russo, che ha intenzione di ottenere dal Governo persiano una concessione per la creazione di una rete ferroviaria nella Persia settentrionale, si impegna a parte sua l'altro, a non dare la concessione per la costruzione di una ferrovia che parta da Teheran e giunga a Kahr, per collegare la rete ferroviaria alla frontiera turco-persiana ed alla linea Sadidk-Kahr, non appena tale dichiarazione della ferrovia di Hadgah sarà terminata, posizione situata sulla costa marocchina di costruzione della linea indicata debbono cominciare al più tardi due anni dopo terminato il tronco Sadidk-Kahr e non essere finiti nello spazio di quattro anni.

Articolo 17°: Il Governo russo, che ha intenzione di ottenere dal Governo persiano una concessione per la creazione di una rete ferroviaria nella Persia settentrionale, si impegna a parte sua l'altro, a non dare la concessione per la costruzione di una ferrovia che parta da Teheran e giunga a Kahr, per collegare la rete ferroviaria alla frontiera turco-persiana ed alla linea Sadidk-Kahr, non appena tale dichiarazione della ferrovia di Hadgah sarà terminata, posizione situata sulla costa marocchina di costruzione della linea indicata debbono cominciare al più tardi due anni dopo terminato il tronco Sadidk-Kahr e non essere finiti nello spazio di quattro anni.

Articolo 18°: Il Governo russo, che ha intenzione di ottenere dal Governo persiano una concessione per la creazione di una rete ferroviaria nella Persia settentrionale, si impegna a parte sua l'altro, a non dare la concessione per la costruzione di una ferrovia che parta da Teheran e giunga a Kahr, per collegare la rete ferroviaria alla frontiera turco-persiana ed alla linea Sadidk-Kahr, non appena tale dichiarazione della ferrovia di Hadgah sarà terminata, posizione situata sulla costa marocchina di costruzione della linea indicata debbono cominciare al più tardi due anni dopo terminato il tronco Sadidk-Kahr e non essere finiti nello spazio di quattro anni.

Articolo 19°: Il Governo russo, che ha intenzione di ottenere dal Governo persiano una concessione per la creazione di una rete ferroviaria nella Persia settentrionale, si impegna a parte sua l'altro, a non dare la concessione per la costruzione di una ferrovia che parta da Teheran e giunga a Kahr, per collegare la rete ferroviaria alla frontiera turco-persiana ed alla linea Sadidk-Kahr, non appena tale dichiarazione della ferrovia di Hadgah sarà terminata, posizione situata sulla costa marocchina di costruzione della linea indicata debbono cominciare al più tardi due anni dopo terminato il tronco Sadidk-Kahr e non essere finiti nello spazio di quattro anni.

Articolo 20°: Il Governo russo, che ha intenzione di ottenere dal Governo persiano una concessione per la creazione di una rete ferroviaria nella Persia settentrionale, si impegna a parte sua l'altro, a non dare la concessione per la costruzione di una ferrovia che parta da Teheran e giunga a Kahr, per collegare la rete ferroviaria alla frontiera turco-persiana ed alla linea Sadidk-Kahr, non appena tale dichiarazione della ferrovia di Hadgah sarà terminata, posizione situata sulla costa marocchina di costruzione della linea indicata debbono cominciare al più tardi due anni dopo terminato il tronco Sadidk-Kahr e non essere finiti nello spazio di quattro anni.

Articolo 21°: Il Governo russo, che ha intenzione di ottenere dal Governo persiano una concessione per la creazione di una rete ferroviaria nella Persia settentrionale, si impegna a parte sua l'altro, a non dare la concessione per la costruzione di una ferrovia che parta da Teheran e giunga a Kahr, per collegare la rete ferroviaria alla frontiera turco-persiana ed alla linea Sadidk-Kahr, non appena tale dichiarazione della ferrovia di Hadgah sarà terminata, posizione situata sulla costa marocchina di costruzione della linea indicata debbono cominciare al più tardi due anni dopo terminato il tronco Sadidk-Kahr e non essere finiti nello spazio di quattro anni.

Articolo 22°: Il Governo russo, che ha intenzione di ottenere dal Governo persiano una concessione per la creazione di una rete ferroviaria nella Persia settentrionale, si impegna a parte sua l'altro, a non dare la concessione per la costruzione di una ferrovia che parta da Teheran e giunga a Kahr, per collegare la rete ferroviaria alla frontiera turco-persiana ed alla linea Sadidk-Kahr, non appena tale dichiarazione della ferrovia di Hadgah sarà terminata, posizione situata sulla costa marocchina di costruzione della linea indicata debbono cominciare al più tardi due anni dopo terminato il tronco Sadidk-Kahr e non essere finiti nello spazio di quattro anni.

Articolo 23°: Il Governo russo, che ha intenzione di ottenere dal Governo persiano una concessione per la creazione di una rete ferroviaria nella Persia settentrionale, si impegna a parte sua l'altro, a non dare la concessione per la costruzione di una ferrovia che parta da Teheran e giunga a Kahr, per collegare la rete ferroviaria alla frontiera turco-persiana ed alla linea Sadidk-Kahr, non appena tale dichiarazione della ferrovia di Hadgah sarà terminata, posizione situata sulla costa marocchina di costruzione della linea indicata debbono cominciare al più tardi due anni dopo terminato il tronco Sadidk-Kahr e non essere finiti nello spazio di quattro anni.

Articolo 24°: Il Governo russo, che ha intenzione di ottenere dal Governo persiano una concessione per la creazione di una rete ferroviaria nella Persia settentrionale, si impegna a parte sua l'altro, a non dare la concessione per la costruzione di una ferrovia che parta da Teheran e giunga a Kahr, per collegare la rete ferroviaria alla frontiera turco-persiana ed alla linea Sadidk-Kahr, non appena tale dichiarazione della ferrovia di Hadgah sarà terminata, posizione situata sulla costa marocchina di costruzione della linea indicata debbono cominciare al più tardi due anni dopo terminato il tronco Sadidk-Kahr e non essere finiti nello spazio di quattro anni.

Articolo 25°: Il Governo russo, che ha intenzione di ottenere dal Governo persiano una concessione per la creazione di una rete ferroviaria nella Persia settentrionale, si impegna a parte sua l'altro, a non dare la concessione per la costruzione di una ferrovia che parta da Teheran e giunga a Kahr, per collegare la rete ferroviaria alla frontiera turco-persiana ed alla linea Sadidk-Kahr, non appena tale dichiarazione della ferrovia di Hadgah sarà terminata, posizione situata sulla costa marocchina di costruzione della linea indicata debbono cominciare al più tardi due anni dopo terminato il tronco Sadidk-Kahr e non essere finiti nello spazio di quattro anni.

Articolo 26°: Il Governo russo, che ha intenzione di ottenere dal Governo persiano una concessione per la creazione di una rete ferroviaria nella Persia settentrionale, si impegna a parte sua l'altro, a non dare la concessione per la costruzione di una ferrovia che parta da Teheran e giunga a Kahr, per collegare la rete ferroviaria alla frontiera turco-persiana ed alla linea Sadidk-Kahr, non appena tale dichiarazione della ferrovia di Hadgah sarà terminata, posizione situata sulla costa marocchina di costruzione della linea indicata debbono cominciare al più tardi due anni dopo terminato il tronco Sadidk-Kahr e non essere finiti nello spazio di quattro anni.

Articolo 27°: Il Governo russo, che ha intenzione di ottenere dal Governo persiano una concessione per la creazione di una rete ferroviaria nella Persia settentrionale, si impegna a parte sua l'altro, a non dare la concessione per la costruzione di una ferrovia che parta da Teheran e giunga a Kahr, per collegare la rete ferroviaria alla frontiera turco-persiana ed alla linea Sadidk-Kahr, non appena tale dichiarazione della ferrovia di Hadgah sarà terminata, posizione situata sulla costa marocchina di costruzione della linea indicata debbono cominciare al più tardi due anni dopo terminato il tronco Sadidk-Kahr e non essere finiti nello spazio di quattro anni.

Articolo 28°: Il Governo russo, che ha intenzione di ottenere dal Governo persiano una concessione per la creazione di una rete ferroviaria nella Persia settentrionale, si impegna a parte sua l'altro, a non dare la concessione per la costruzione di una ferrovia che parta da Teheran e giunga a Kahr, per collegare la rete ferroviaria alla frontiera turco-persiana ed alla linea Sadidk-Kahr, non appena tale dichiarazione della ferrovia di Hadgah sarà terminata, posizione situata sulla costa marocchina di costruzione della linea indicata debbono cominciare al più tardi due anni dopo terminato il tronco Sadidk-Kahr e non essere finiti nello spazio di quattro anni.

Articolo 29°: Il Governo russo, che ha intenzione di ottenere dal Governo persiano una concessione per la creazione di una rete ferroviaria nella Persia settentrionale, si impegna a parte sua l'altro, a non dare la concessione per la costruzione di una ferrovia che parta da Teheran e giunga a Kahr, per collegare la rete ferroviaria alla frontiera turco-persiana ed alla linea Sadidk-Kahr, non

## HC

Approvato  
l'ingio di  
Sede riordi  
tribueno  
un altro c  
getti delle  
Per il f  
ministro d  
riforma —  
navi, ma  
pareri dis  
e di delibe  
luogo a p

mente evi  
Per con  
navi, nella  
e per i nu  
opportuna  
mancava  
tamente f  
proceder

Era sta-  
ficio tecni-  
progetti d  
autonomia  
per gli sce  
mansioni  
affidate, r  
disegni p  
tività che

a questo  
tra l'altro  
lazioni re  
e all'alles  
dialla crea  
in poi —  
di una nav  
piccolari m  
dipartimen  
Mancava  
stabilire la  
cattiva rit  
esseri, ese

la tutela d  
dipendenza  
di navi, e  
delle artig  
generale d  
Il diseg  
principaliz  
1° Co  
superiore

con eleme  
bilità che  
natura co  
2° Co  
getti delle  
bilità che  
cutivo.

Questo  
pendenza  
rità tecni  
le compe  
pietà dei  
parati m  
la comple  
Nello

del Comi  
per la p  
e tecnic  
relativi p  
Con il  
delle nuo  
1° A  
stabilire  
costruzio  
2° In  
superiore  
ticolaregg  
alle quali  
pletando  
Comitato  
3° In  
di marine  
nave, pr  
siglio ste  
ziosi d

navi, la  
sabilità e  
elaborata  
pilazione  
tecniche  
al contro  
dalle dit  
Una  
principio  
dall'uno  
che nessu

stati por-  
che nesso  
getti e di  
ta dalla  
E' pre  
possa co  
pure con  
lità al ca  
capi rep  
oniche de  
di fare v  
date per  
conosco  
sponsabi

per parte  
in  
Alla

...  
...  
...  
...  
...

Mi dà  
anatomia  
che colla  
guardar  
tate, co  
del me  
nostro  
— Vi

con pro  
Senza  
mia co  
prese a  
— Un  
stione..  
A que  
Filippo  
contro

dirmi il  
— Da  
la fine  
avrei vo

10









1000

**VINO PROTTO**  
**SCIROPPI e LIQUORI PROTTO**

**DITTA**  
**GIACOMO PROTTO**  
**ROMA**  
*Magazzini: S. Pantaleo 60-61*

**Bukatto Rag. Scipione** Riparazioni e sarti  
tutti i giorni. 12, via della Trinità 141  
tel. 2.20.00

**Vandette a rate - Roma, Corso Umberto 2, 231 (P. A. S.)**  
9.000.000. 10.000.000. 12.000.000. 15.000.000. 18.000.000. 20.000.000. 25.000.000. 30.000.000. 35.000.000. 40.000.000. 45.000.000. 50.000.000. 55.000.000. 60.000.000. 65.000.000. 70.000.000. 75.000.000. 80.000.000. 85.000.000. 90.000.000. 95.000.000. 100.000.000. 105.000.000. 110.000.000. 115.000.000. 120.000.000. 125.000.000. 130.000.000. 135.000.000. 140.000.000. 145.000.000. 150.000.000. 155.000.000. 160.000.000. 165.000.000. 170.000.000. 175.000.000. 180.000.000. 185.000.000. 190.000.000. 195.000.000. 200.000.000. 205.000.000. 210.000.000. 215.000.000. 220.000.000. 225.000.000. 230.000.000. 235.000.000. 240.000.000. 245.000.000. 250.000.000. 255.000.000. 260.000.000. 265.000.000. 270.000.000. 275.000.000. 280.000.000. 285.000.000. 290.000.000. 295.000.000. 300.000.000. 305.000.000. 310.000.000. 315.000.000. 320.000.000. 325.000.000. 330.000.000. 335.000.000. 340.000.000. 345.000.000. 350.000.000. 355.000.000. 360.000.000. 365.000.000. 370.000.000. 375.000.000. 380.000.000. 385.000.000. 390.000.000. 395.000.000. 400.000.000. 405.000.000. 410.000.000. 415.000.000. 420.000.000. 425.000.000. 430.000.000. 435.000.000. 440.000.000. 445.000.000. 450.000.000. 455.000.000. 460.000.000. 465.000.000. 470.000.000. 475.000.000. 480.000.000. 485.000.000. 490.000.000. 495.000.000. 500.000.000. 505.000.000. 510.000.000. 515.000.000. 520.000.000. 525.000.000. 530.000.000. 535.000.000. 540.000.000. 545.000.000. 550.000.000. 555.000.000. 560.000.000. 565.000.000. 570.000.000. 575.000.000. 580.000.000. 585.000.000. 590.000.000. 595.000.000. 600.000.000. 605.000.000. 610.000.000. 615.000.000. 620.000.000. 625.000.000. 630.000.000. 635.000.000. 640.000.000. 645.000.000. 650.000.000. 655.000.000. 660.000.000. 665.000.000. 670.000.000. 675.000.000. 680.000.000. 685.000.000. 690.000.000. 695.000.000. 700.000.000. 705.000.000. 710.000.000. 715.000.000. 720.000.000. 725.000.000. 730.000.000. 735.000.000. 740.000.000. 745.000.000. 750.000.000. 755.000.000. 760.000.000. 765.000.000. 770.000.000. 775.000.000. 780.000.000. 785.000.000. 790.000.000. 795.000.000. 800.000.000. 805.000.000. 810.000.000. 815.000.000. 820.000.000. 825.000.000. 830.000.000. 835.000.000. 840.000.000. 845.000.000. 850.000.000. 855.000.000. 860.000.000. 865.000.000. 870.000.000. 875.000.000. 880.000.000. 885.000.000. 890.000.000. 895.000.000. 900.000.000. 905.000.000. 910.000.000. 915.000.000. 920.000.000. 925.000.000. 930.000.000. 935.000.000. 940.000.000. 945.000.000. 950.000.000. 955.000.000. 960.000.000. 965.000.000. 970.000.000. 975.000.000. 980.000.000. 985.000.000. 990.000.000. 995.000.000. 1000.000.000. 1005.000.000. 1010.000.000. 1015.000.000. 1020.000.000. 1025.000.000. 1030.000.000. 1035.000.000. 1040.000.000. 1045.000.000. 1050.000.000. 1055.000.000. 1060.000.000. 1065.000.000. 1070.000.000. 1075.000.000. 1080.000.000. 1085.000.000. 1090.000.000. 1095.000.000. 1100.000.000. 1105.000.000. 1110.000.000. 1115.000.000. 1120.000.000. 1125.000.000. 1130.000.000. 1135.000.000. 1140.000.000. 1145.000.000. 1150.000.000. 1155.000.000. 1160.000.000. 1165.000.000. 1170.000.000. 1175.000.000. 1180.000.000. 1185.000.000. 1190.000.000. 1195.000.000. 1200.000.000. 1205.000.000. 1210.000.000. 1215.000.000. 1220.000.000. 1225.000.000. 1230.000.000. 1235.000.000. 1240.000.000. 1245.000.000. 1250.000.000. 1255.000.000. 1260.000.000. 1265.000.000. 1270.000.000. 1275.000.000. 1280.000.000. 1285.000.000. 1290.000.000. 1295.000.000. 1300.000.000. 1305.000.000. 1310.000.000. 1315.000.000. 1320.000.000. 1325.000.000. 1330.000.000. 1335.000.000. 1340.000.000. 1345.000.000. 1350.000.000. 1355.000.000. 1360.000.000. 1365.000.000. 1370.000.000. 1375.000.000. 1380.000.000. 1385.000.000. 1390.000.000. 1395.000.000. 1400.000.000. 1405.000.000. 1410.000.000. 1415.000.000. 1420.000.000. 1425.000.000. 1430.000.000. 1435.000.000. 1440.000.000. 1445.000.000. 1450.000.000. 1455.000.000. 1460.000.000. 1465.000.000. 1470.000.000. 1475.000.000. 1480.000.000. 1485.000.000. 1490.000.000. 1495.000.000. 1500.000.000. 1505

[illegible][illegible]

Correspondence	
25 parole, L. 5 - ogni parola in più, cent. 5.	
26 parole No. 1.	<b>I. CATEGORIA</b>
Questo riquadro comprende gli articoli per servizio di notizie, notizie di politica, cronaca ed altri fatti di capitale, servizi, notizie di avvenimenti e di fatti di interesse, di affari, di commercio, di finanza, di agricoltura, di industria, di navigazione, di cose di costume.	Inspiro di 50 cent. e cent.
26 parole No. 2.	<b>II. CATEGORIA</b>
Questo riquadro comprende tutti gli articoli in vendita di cronaca, di politica, di affari, di finanza, di commercio, di navigazione, di cose di costume, di notizie, di affari, di finanza, di commercio, di navigazione, di cose di costume, di notizie, di affari, di finanza, di commercio, di navigazione, di cose di costume.	Inspiro di 50 cent. e cent.
26 parole No. 3.	<b>III. CATEGORIA</b>
Appartenenza a questa categoria gli articoli di cose di costume, di affari, di finanza, di commercio, di navigazione, di cose di costume, di notizie, di affari, di finanza, di commercio, di navigazione, di cose di costume, di notizie, di affari, di finanza, di commercio, di navigazione, di cose di costume.	Inspiro di 50 cent. e cent.
<p>Per gli articoli da ripetere dieci volte, scatto del 25 per cento.</p> <p style="text-align: right;">Stampa e Distribuzione</p>	
<p>Stabilimento Tipografico POPOLO ROMANO Via Cavour, 10 Cassino (Mantova)</p>	